

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Perkembangan kota-kota besar di Indonesia membawa dampak langsung terhadap dinamika kebutuhan akan transportasi, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Transportasi merupakan bagian penting dalam kehidupan, pemerintahan, dan Masyarakat. Dalam aktivitas sehari-hari, transportasi berfungsi untuk mengangkut orang dan barang sehingga memudahkan mobilitas serta distribusi barang (Puspitaningrum et al., 2024). Di Indonesia, permasalahan transportasi sudah cukup parah, khususnya di beberapa kota besar seperti Surabaya, Medan, DKI Jakarta dan Bandung, di mana jumlah penduduk lebih dari 1-2 juta jiwa dapat dipastikan mempunyai permasalahan transportasi (Tamin, 2021).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ), keselamatan lalu lintas diartikan sebagai kondisi di mana setiap individu terlindungi dari risiko kecelakaan yang dapat disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, maupun lingkungan. Kondisi ini menuntut pengembangan sistem transportasi yang efisien dan terintegrasi menjadi sangat penting. Sistem transportasi yang baik bukan hanya memudahkan mobilitas Masyarakat, tetapi juga menjadi salah satu prasyarat utama guna memastikan kelangsungan dan keberhasilan pelaksanaan Pembangunan secara menyeluruh di wilayah tersebut (Tamin, 2021).

Menurut (Wulansari et al., 2025), menyebutkan bahwa upaya pembinaan, pengaturan, pencegahan, serta penegakan hukum sangat dibutuhkan untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Dalam konteks Surabaya, Suroboyo Bus sebagai tulang punggung transportasi publik kota masih menghadapi keterbatasan jangkauan, khususnya untuk melayani kawasan perkampungan dan permukiman padat di luar koridor utama (Novita, 2022). Untuk mengatasi hal ini Pemerintah Kota Surabaya di bawah kepemimpinan Walikota Eri Cahyadi (periode 2021-sekarang) mencanangkan program Feeder Wira-Wiri yang terintegrasi dengan Suroboyo Bus dan Trans Jatim (Kamila, 2024). Program ini menargetkan

pengoperasian setidaknya 240 Unit armada untuk memperluas aksesibilitas, dengan tujuh trayek utama yang melintasi berbagai kawasan kota. Menurut (Soetikno & Tukiman, 2024), layanan angkutan ini juga mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi sekaligus mendukung pengurangan emisi karbon di perkotaan.

Meskipun demikian, tantangan tetap ada. Dari perspektif kualitas pelayanan, Masyarakat menilai Suroboyo Bus cukup baik dari sisi keterjangkauan tarif dan aspek keselamatan (Rohmatal Aza & Supriyatno, 2023). Akan tetapi, kelemahan tetap terlihat pada kenyamanan halte, ketersediaan kursi, serta informasi perjalanan yang dinilai belum memadai untuk menunjang pengalaman pengguna secara optimal (Masliyah et al., 2023).

Permasalahan tidak hanya muncul dari aspek internal layanan, tetapi juga dari hasil pengaduan Masyarakat menurut (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025), menunjukkan bahwa permasalahan tertinggi meliputi pohon yang menghalangi pandangan rambu lalu lintas serta lampu Penerangan Jalan Umum (PJU) yang padam dan membutuhkan tindak lanjut segera. Keluhan Masyarakat terkait hal tersebut menunjukkan bahwa transportasi publik tidak dapat dilepaskan dari dukungan infrastruktur perkotaan yang memadai.

Dalam konteks perkotaan, urbanisasi yang pesat berpotensi meningkatkan polusi udara dan beban energi bila tidak diimbangi dengan sistem transportasi massal yang berkelanjutan. Menurut (Dhestanti et al., 2025), Bahwa kinerja Suroboyo Bus pada Koridor Terminal Purabaya-Rajawali masih menghadapi tantangan dari sisi okupasi penumpang yang dimana rata-rata load factor 70%-80% dari kapasitas kursi. Hal ini juga menandakan meskipun armada beroperasi secara rutin namun ada beberapa rute yang belum mencapai tingkat keterisian optimal terutama jam-jam tertentu.

Salah satu rute strategis dalam jaringan Suroboyo Bus adalah Terminal Purabaya – Tanjung Perak. Rute ini menghubungkan terminal bus antarkota terbesar di Jawa Timur dengan Pelabuhan utama di Surabaya. Konektivitas ini sangat penting karena melayani mobilitas penumpang dari wilayah Selatan menuju kawasan perdagangan dan

logistik di utara kota. Selain itu, rute ini melewati titik – titik strategis seperti Royal Plaza, Museum BI, Pasar Turi, hingga Rajawali, sehingga potensial menjaring pengguna dari berbagai kalangan (Moovit, 2025).

Rute Purabaya – Tanjung Perak awalnya hanya berakhir di Rajawali, namun sejak 3 Mei 2024 diperpanjang hingga Pelabuhan Tanjung Perak. Perpanjangan ini menunjukkan adanya kebijakan pengembangan layanan untuk memperluas jangkauan sekaligus meningkatkan integrasi antar moda transportasi di Surabaya. Dari sisi kelembagaan, operasional Suroboyo Bus sepenuhnya dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan, khususnya UPTD Pengelolaan Transportasi Umum yang dibentuk berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya Nomor 7 Tahun 2019 (Mahendra, 2024).

Kegiatan magang merupakan salah satu kewajiban bagi Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) untuk memenuhi persyaratan akademik. Kegiatan ini dilaksanakan di luar lingkungan kampus, yakni di Dinas Perhubungan yang menjadi tempat masing-masing kelompok magang, dengan tujuan agar taruna/I dapat memperoleh pengalaman langsung dan memahami kondisi nyata di dunia kerja. Selain itu, magang bertujuan untuk mengaplikasikan pengetahuan yang telah diperoleh selama perkuliahan sesuai dengan bidang transportasi jalan.

Sebagai bagian dari Pendidikan vokasi di PKTJ Tegal, magang menekankan penguasaan keterampilan dan keahlian yang relevan dengan kebutuhan dunia kerja. Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku, sehingga taruna/I dapat mengenal lebih dalam tentang praktik kerja di lapangan.

Hasil kegiatan magang ini diharapkan dapat memberikan Gambaran mengenai kondisi transportasi publik di Surabaya, khususnya terkait okupasi penumpang, jangkauan rute, serta kualitas fasilitas Suroboyo Bus. Temuan tersebut dapat menjadi acuan bagi Pemerintah Kota Surabaya dan pihak terkait dalam merencanakan perbaikan layanan, penambahan armada, maupun peningkatan fasilitas untuk mendukung keselamatan dan kenyamanan pengguna. Secara khusus, kegiatan magang ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi titik-titik yang memiliki

tingkat keterisian armada rendah atau fasilitas yang kurang memadai, serta memberikan rekomendasi penanganan yang tepat untuk meningkatkan efektivitas dan keselamatan transportasi publik di perkotaan.

I.2 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup pelaksanaan Magang sebagai berikut.

1. Pelaksanaan magang dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Surabaya;
2. Mengetahui kinerja operasional, mengevaluasi kinerja Pelayanan dan memberikan rekomendasi guna peningkatan layanan;
3. Pengumpulan data sekunder maupun data primer dengan observasi dan survei secara langsung di lapangan yang dilakukan oleh Taruna/i.

I.3 Tujuan

1. Menerapkan dan mengembangkan pengetahuan serta keterampilan yang diperoleh selama masa studi dalam konteks pengelolaan transportasi perkotaan di Surabaya
2. Meningkatkan kemampuan teknis dalam pengelolaan sistem transportasi kota, termasuk pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi di wilayah Surabaya.
3. Memahami dan mendukung implementasi kebijakan transportasi yang efektif untuk meningkatkan mobilitas dan kenyamanan Masyarakat Surabaya.
4. Memperluas wawasan tentang strategi manajemen transportasi perkotaan dalam menghadapi tantangan kemacetan dan pengembangan transportasi berkelanjutan.
5. Mengembangkan kemampuan analisis data transportasi untuk membantu perencanaan dan pengambilan keputusan di lingkungan Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
6. Memperdalam pemahaman mengenai regulasi transportasi daerah dan penerapannya dalam pengelolaan layanan transportasi publik di Surabaya.

7. Berpartisipasi aktif dalam kegiatan pemantauan dan evaluasi operasional transportasi guna memastikan kelancaran dan keamanan di wilayah Surabaya.
8. Mempelajari inovasi teknologi transportasi yang dapat diterapkan untuk mendukung sistem transportasi kota yang ramah lingkungan dan efisien.
9. Meningkatkan keterampilan komunikasi dan kerja sama dengan berbagai pihak terkait dalam sektor transportasi di Surabaya.
10. Memberikan kontribusi nyata terhadap solusi praktis dalam pengelolaan transportasi publik dan mobilitas perkotaan di Kota Surabaya.

I.4 Manfaat

Manfaat Pelaksanaan Magang di Dinas Perhubungan Kota Surabaya

1. Bagi Taruna/Taruni

Kegiatan magang ini menjadi sarana belajar langsung di lapangan untuk mengasah kemampuan praktis dan pola pikir objektif. Selain itu, dapat menambah wawasan dan pemahaman tentang pengelolaan sistem transportasi perkotaan, khususnya di lingkungan Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

2. Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Magang ini dapat membantu meningkatkan kinerja operasional dan pelayanan transportasi publik di Surabaya dengan mendapatkan masukan dan rekomendasi dari taruna-taruni. Hal ini diharapkan dapat mendukung perbaikan layanan dan pengembangan sistem transportasi yang lebih efektif dan efisien.

3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Pelaksanaan magang menjadi tolok ukur bagi kualitas pembelajaran dan penerapan kurikulum Program Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan. Selain itu, magang ini menjadi media evaluasi dan pengembangan sistem pembelajaran, sekaligus mempererat hubungan kerja sama antara Politeknik dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Adapun waktu dan tempat pelaksanaan Magang sebagai berikut.

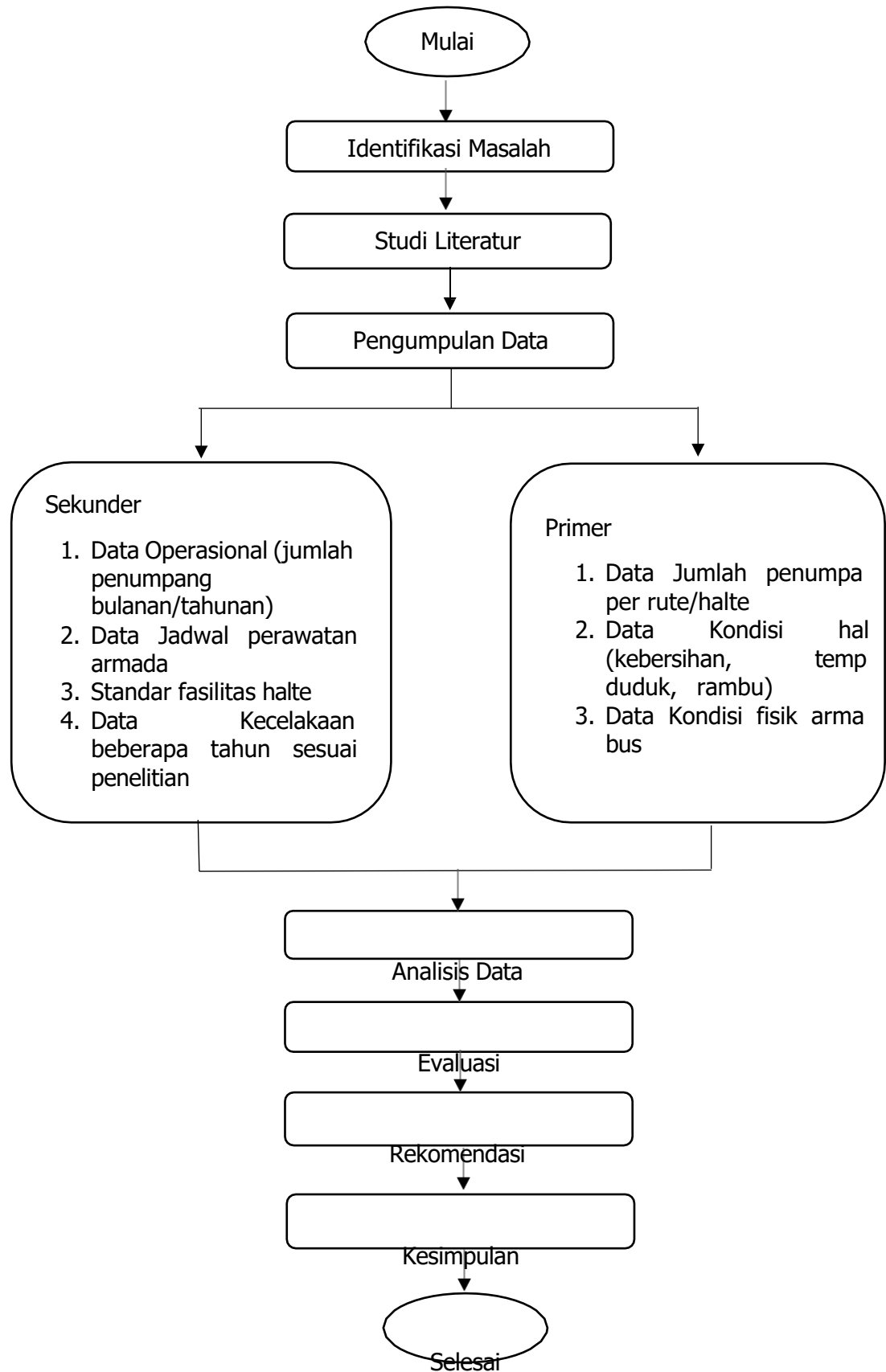
Waktu: 1 September 2025 – 1 Maret 2026

Tempat: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Jalan Dukuh Menanggal No. 1, Kecamatan Gayungan, Kota Surabaya, Jawa Timur 60234.

I.6 Metode Kegiatan

Pada metode kegiatan bertujuan sebagai sarana untuk menemukan maupun memperinci kegiatan yang ada di magang khususnya pada Angkutan umum di Kota Surabaya dibawah Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang terdiri atas bagan alir, pengumpulan data, dan jadwal kegiatan dengan alur sebagai berikut.

1.6.1 Bagan Alir Penelitian



Gambar I. 1 Diagram Alir

Penelitian

1.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

A. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Dalam pembuatan laporan magang ini diperlukan langkah-langkah yang rinci dan sistematis dalam mengumpulkan data guna memperoleh hasil yang diharapkan.

Jenis data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder berdasarkan tujuan pengumpulannya sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini. Setelah data primer dan sekunder terkumpul, selanjutnya mengolah data-data tersebut menggunakan analisis deskriptif. Berikut merupakan rincian data yang diolah menjadi Laporan Magang di Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

1. Data Primer

Data primer diperoleh melalui observasi langsung di lapangan. Berikut kebutuhan data primer dalam penelitian ini:

- a. Jumlah penumpang per rute dan per halte
- b. Kondisi fasilitas halte (kebersihan, fasilitas tempat duduk, rambu)
- c. Kondisi fisik armada Suroboyo Bus (kebersihan, kenyamanan, perawatan)

2. Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan antara lain:

- a. Data operasional Suroboyo Bus (jumlah penumpang bulanan/tahunan)
- b. Data jadwal perawatan armada dari manajemen bus
- c. Standar fasilitas halte dan pendukung lainnya
- d. Data kecelakaan 5 tahun terakhir dari UPTD PTU

B. Analisis Keselamatan Jalan

Analisis keselamatan jalan dilakukan untuk mengetahui kondisi keselamatan pada koridor pelayanan Suroboyo Bus serta

mengidentifikasi daerah yang berpotensi sebagai lokasi rawan kecelakaan (blackspot). Kegiatan ini diawali dengan pengumpulan data sekunder dari berbagai instansi, termasuk data kecelakaan lalu lintas selama 5 (lima) tahun terakhir yang diperoleh dari UPTD PTU, serta data operasional Suroboyo Bus seperti jumlah penumpang bulanan / tahunan, jadwal perawatan armada, dan standar fasilitas halte. Data sekunder tersebut digunakan untuk menganalisis karakteristik kecelakaan yang terjadi sepanjang rute pelayanan bus, meliputi frekuensi kejadian, tingkat keparahan korban, lokasi kejadian, dan faktor penyebab kecelakaan.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, dilakukan identifikasi dan perangkaan daerah rawan kecelakaan dengan mempertimbangkan bobot tingkat keparahan korban untuk menentukan blackspot Suroboyo Bus. Selain itu, dilakukan pula pengumpulan data primer melalui observasi langsung di lapangan untuk memperoleh informasi mengenai koridor halte dan fasilitas pendukungnya (seperti kebersihan, tempat duduk, dan rambu), jumlah penumpang per rute maupun halte serta kondisi fisik armada Suroboyo Bus. Data primer ini digunakan untuk melengkapi hasil analisis sekunder, khususnya dalam menilai faktor-faktor pendukung keselamatan yang berkaitan dengan operasional bus dan infrastruktur halte.

Dari hasil analisis gabungan antara data primer dan sekunder, diperoleh gambaran mengenai lokasi-lokasi yang memiliki tingkat risiko kecelakaan tinggi di sepanjang koridor Suroboyo Bus. Berdasarkan hasil tersebut, dapat disusun rekomendasi langkah penanganan yang meliputi peningkatan fasilitas keselamatan di halte, perbaikan kondisi lingkungan jalan, peningkatan manajemen perawatan armada, serta upaya edukasi bagi pengguna bus dan pengendara lainnya. Dengan demikian, analisis keselamatan jalan ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam upaya peningkatan keselamatan dan kenyamanan pelayanan transportasi Suroboyo Bus.

1.6.3 Jadwal Kegiatan Magang

No	Kegiatan Magang	Jadwal Kegiatan Magang																											
		Tahun 2025																Tahun 2026											
		September				Oktober				November				Desember				Januari				Februari				Maret			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Perkenalan dan pengarahan																												
2	Pengantaran magang taruna																												
3	Mencari permasalahan di lapangan																												
4	Meminta data kecelakaan Angkutan SB di UPTD PTU																												
5	Pengolahan data kecelakaan																												
6	Bimbingan laporan magang bersama dosen pembimbing																												
7	Penyusunan BAB 1 dan BAB II laporan magang kelompok																												

